

Analisis Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi)

Laswar Gombilo Bitu

Program Studi Teknik Sipil Unidayan, Indonesia

laswarbitu@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar tingkat kecelakaan lalu lintas dan faktor apa yang mempengaruhi tingkat kecelakaan pada jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi tahun 2015-2019. Metode deskriptif digunakan untuk menggambarkan kejadian yang ada saat ini atau saat lampau, dengan pendekatan kuantitatif serta pendekatan kualitatif sebagai penggambaran kondisi bisa individual, menggunakan angka-angka atau data-data yang diperoleh. Dari hasil analisis data yang diperoleh dapat diketahui bahwa tingkat kecelakaan di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi dengan angka sebesar 88 kecelakaan/tahun serta faktor penyebab kecelakaan yaitu faktor pengemudi sebesar 220 kasus, kendaraan sepeda motor 526, pendidikan SMA 307 korban, yang tidak memiliki SIM 288 orang, korban luka ringan sebesar laki-laki 124 orang dan perempuan 99 orang, di waktu kejadian jam 06.00-12.00 sebesar 178 kasus, jenis kecelakaan tabrak depan-depan sebesar 116 kejadian, hari Selasa terbanyak kecelakaan sebesar 134 kasus dan di bulan Oktober sebesar 59 kasus.

Kata kunci : Kecelakaan, Korban, Lalu Lintas, Wakatobi, Wangi-Wangi

Pendahuluan

Manusia cenderung untuk selalu beraktifitas yang merupakan kodratnya sebagai makhluk sosial. Dalam memenuhi kodratnya itu diperluka sebuah sistim transportasi yang baik, nyaman dan efisien. Selain itu transportasi yang pada dasarnya merupakan suatu proses perpindahan dari tempat ketempat lain dengan sarana ataupun tanpa sarana yaitu suatu kegiatan memindahkan barang atau orang. Disini transportasi dapat berfungsi sebagai salah satu media jalan. Namun di balik itu semua, mesti ada sistem transportasi yang baik dan terencana demi menatap masa depan transportasi di suatu daerah.

Salah satu wilayah di Kabupaten Wakatobi yang sangat pesat dalam pertumbuhan penduduk dan kepemilikan kendaraan pribadi dari hari ke hari adalah Kecamatan Wangi-Wangi atau yang lebih dikenal dengan sebutan pulau Wanci. Kecamatan Wangi-Wangi penduduknya berjumlah 28.693 jiwa menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Wakatobi pada tahun 2018. Kecamatan Wangi-Wangi laju pertumbuhan penduduk yang tertinggi dibanding dengan kecamatan yang lain yang ada di Wakatobi. Pulau Wanci luasnya ± 23.359 km yang secara geografis dibagi menjadi 14 desa dan 6 kelurahan. Di antara pulau-pulau kecil yang mengelilingi Pulau Wanci diantaranya yaitu Pulau Kapota, Pulau Kampenau, Pulau Timu, Pulau

Sumangga, dan Pulau Ottue, di antaranya Pulau Kapota yang ada penghuninya.

Wanci atau Kecamatan Wangi-Wangi merupakan pusat destinasi wisata bawah laut yang cukup ramai dikunjungi para wisatawan dalam negeri maupun manca negara dalam kurun waktu yang tidak ditentukan sehingga wisatawan yang berkunjung bisa datang kapan saja, membuat Kecamatan Wangi-Wangi selalu ramai. Kondisi ini tentunya menyebabkan tingkat kecelakaan di jalan raya cukup tinggi.

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2009 mengenai prasarana dan lalu lintas jalan disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas yaitu suatu kejadian di jalan yang tidak diduga dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang diakibatkan korban manusia maupun kerugian harta benda.

Menurut Hobbs (1995), kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan serta kerugian bagi orang.

Ada empat faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu sebagai berikut :

1. Faktor manusia

Adapun peristiwa yang seringkali menjadi faktor penyebab kecelakaan yaitu :

a. Lengah

Yaitu melakukan kegiatan lain sambil mengendara yang dapat mengakibatkan terganggunya konsentrasi pengendara,

contohnya seperti melihat kesamping, menyalakan rokok, mengambil sesuatu, berbincang-bincang di handphone saat mengemudikan kendaraan. Dalam situasi ini pengendara tidak mampu memikirkan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas.

b. Mabuk

Pada saat berkendara tidak boleh memiliki kandungan alkohol dalam darah. Hal ini karena efek dari alkohol bertahan lama dalam tubuh, sehingga minum alkohol pada malam hari, kandungannya masih tetap sampai keesokan harinya. Pengemudi dalam keadaan mabuk dapat kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan alkohol dan narkotika.

c. Capek/kelelahan

Kelelahan akan mengurangi kemampuan berkendara untuk dapat mengambil keputusan dengan cepat dan kesulitan berkonsentrasi dalam mengendarai kendaraan.

d. Kurang Terampil

Membawa kendaraan membutuhkan keterampilan yang memerlukan latihan dan pengalaman selama bertahun-tahun serta praktek dengan menggunakan teknik berkendara yang tepat. Pengendara pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar terlibat dalam kecelakaan dari pada penendara yang telah mahir yaitu lebih dari 27,4% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengendara pemulan yang berusia enam belas tahun keatas. (Hubdat 2006)

2. Faktor Kendaraan

Kerusakan pada suatu bagian dari kendaraan seringkali menyebabkan kecelakaan. Dalam hal ini harus diadakan pemeriksaan mengenai ban, lampu, rem, setir dengan memperhatikan umur kendaraan itu juga muatan (ukuran, berat, keadaan, dan cara memuat) yang berlebihan seringkali menyebabkan suatu kendaraan mengalami kecelakaan contohnya seperti di bawah ini :

- a. Kondisi rem kendaraan kemampuan untuk berhenti kendaraan terkuasai secara penuh, mutlak harus dipenuhi oleh sistem remnya. Panjang jarak rem, beratnya muatan, keadaan cuaca, karakteristik permukaan jalan, dan kondisi cuaca. Terkuncinya roda oleh kegagalan sistem rem kendaraan slip dan tidak dapat dikuasai lagi.
- b. Kondisi ban kendaraan dengan kecepatan tinggi dalam waktu lama menuntut penggunaan ban dalam kondisi baik. Ukuran

ban, tipe ban, masa, atau kuatan pakai, daya cengkeram ban terhadap jalan, serta tekanan udara dalam ban. Ban juga sangat penting dalam berkendara.

3. Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan disini meliputi jalan sebagai lingkungan fisik serta pengaruh sosial kemasyarakatan yang juga ada kaitannya dengan hal-hal non teknis di luar dari aspek transportasi namun merupakan satu kesatuan yang saling mempengaruhi. Kondisi jalan yang berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas meliputi :

- a. Lokasi jalan
- b. Volume lalu lintas
- c. Kerusakan pada permukaan jalan
- d. Konstruksi jalan yang rusak atau tidak sempurna
- e. Geometrik jalan yang kurang sempurna
- f. Iklim.

4. Faktor Jalan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 yang dimaksud dengan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, yang berada di bawah permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Jalan merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah lainnya.

Metodologi Penelitian

1. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini berlokasi di jalan Yos Sudarso Kelurahan Pongo Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi. Pemilihan lokasi penelitian berdasarkan informasi terkait lokasi terjadinya kecelakaan yang cukup tinggi dibandingkan dengan lokasi lain. Informasi tersebut berdasarkan dari Satlantas Kepolisian Resor Wakatobi. Waktu penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah selama tiga bulan yaitu bulan Maret 2019 sampai dengan bulan Mey 2019.

2. Teknik Pengumpulan Data

Data yang akan dipergunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua macam data pokok yaitu :

a. Data Primer

Data primer adalah data-data yang diperlukan langsung dari Survey lapangan data-data tersebut meliputi data volume lalu lintas dan data geometrik jalan. Yang di observasi yaitu jumlah kendaraan yang lewat, arah lalu lintas di kanan dan kiri ruas jalan yang diamati. Adapun cara pengambilan data adalah sebagai berikut :

- 1) Peralatan yang digunakan adalah :
 - a) Alat tulis (kertas dan pena)
 - b) Kalkulator
 - c) Alat pengukur (*rool meter*)
 - d) dokumentasi (*camera handphone*)
 - e) Program komputer
- 2) Metode Survey
 Pengambilan data dengan mencatat :
 - a) Jenis kendaraan
 - b) Jumlah kendaraan
 - c) Waktu kendaraan
- 3) Personel Survey terdiri atas beberapa orang yang ditempatkan di satu titik pengamatan.
- 4) Waktu Survey pengambilan data dilakukan selama tujuh hari dari pukul 07.00-18.00 WITA.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data atau informasi yang diperoleh dalam format yang sudah tersusun atau terstruktur yang berasal dari instansi terkait yang berwenang. Adapun data yang diperoleh yaitu :

- 1) Satlantas Kepolisian Resor Wakatobi, data yang diperoleh berupa data kecelakaan lalu lintas selama lima tahun (2015-2019)
- 2) Badan Pusat Statistik (BPS) Wakatobi, data yang diperoleh berupa data jumlah penduduk.

Hasil dan Pembahasan

1. Volume Lalu Lintas

Hasil Survei volume harian rata-rata lalu lintas pada jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.

Perhitungan dengan cara menentukan perhitungan volume lalu lintas dalam satuan mobil penumpang (SMP) yang digunakan ekivalen mobil penumpang (EMP) untuk jenis kendaraan yang berbeda.

Perhitungan volume lalu lintas (kendaraan/jam) diambil dari hasil tersibuk adalah berdasarkan hasil survey diketahui hari Selasa.

Sampel perhitungan volume lalu lintas seperti di bawah ini :

Perhitungan volume lalu lintas per jam

$$\begin{aligned}
 \text{Hari tersibuk} &= \text{Selasa} \\
 \text{Waktu puncak} &= 7.00-08.00 \text{ WITA} \\
 \text{Untuk (LV) kendaraan ringan} &= \\
 \text{Volume lalu lintas (kend/jam)} \times \text{EMP LV} &= 684 \times 1,00 \\
 &= 684 \text{ SMP/jam} \\
 \text{Untuk (HV) kendaraan berat} &= \\
 \text{Volume lalu lintas (kend/jam)} \times \text{EMP HV} &= 89 \times 1,2 \\
 &= 107 \text{ SMP/jam} \\
 \text{Untuk (MC) sepeda motor} &= \\
 \text{Volume lalu lintas (kend/jam)} \times \text{EMP MC} &= 3080 \times 0,25 \\
 &= 770 \text{ SMP/jam} \\
 \text{Total} &= \text{LV} + \text{HV} + \text{MC} \\
 &= 684 + 107 + 770 \\
 &= 1561 \text{ SMP/jam}
 \end{aligned}$$

2. Panjang Jalan dan Lebar Jalan

Panjang jalan data ini sangat penting dalam melakukan analisis data karena digunakan untuk menghitung besarnya tingkat kecelakaan panjang dan lebar jalan dibagi sesuai ruas jalan yang ada adapun Tabel 1 panjang jalan dapat dilihat di bawah ini :

Tabel 1. Panjang Jalan

| Ruas Jalan | Panjang Ruas (m) | Lebar (m) |
|-------------|------------------|-----------|
| Yos Sudarso | 10 | 6 |

Sumber : Survei Lapangan

3. Data Kecelakaan Lalu Lintas

Data kecelakaan lalu lintas diperoleh dari Satlantas Kepolisian Resor Wakatobi. Dalam rangka memperoleh data yang dapat menggambarkan kejadian kecelakaan lalu lintas, maka data yang dikumpulkan adalah data lapangan laporan kecelakaan serta informasi yang berkaitan dengan keadaan kecelakaan sehingga cukup memadai untuk penelitian.

- a. Data korban kecelakaan diperoleh dari Satlantas Resor Wakatobi dalam periode lima tahun (2015-2019) dapat dilihat pada Tabel 2 sebagai berikut :

Tabel 2. Data Korban Kecelakaan Tahun 2015-2019

| Tahun | Jumlah Kejadian | Korban Meninggal | Luka Berat | Luka Ringan |
|-------|-----------------|------------------|------------|-------------|
|-------|-----------------|------------------|------------|-------------|

| | | | | |
|------|-----|----|----|----|
| 2015 | 37 | 21 | 12 | 67 |
| 2016 | 80 | 10 | 27 | 43 |
| 2017 | 97 | 12 | 48 | 66 |
| 2018 | 109 | 17 | 45 | 70 |
| 2019 | 117 | 25 | 58 | 95 |

Sumber : Satlantas Polres Wangi-Wangi

b. Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi dalam kurun waktu 5 tahun (2015- 2019) dapat dilihat pada tabel 3 berikut ini :

Tabel 3. Data Jumlah Kecelakaan Tahun 2015-2019

| Ruas Jalan | Jumlah Kecelakaan | | | | | Total kecelakaan Kendar aan/5 Thn. |
|-------------|-------------------|------|------|------|------|------------------------------------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| Yos Sudarso | 105 | 95 | 76 | 56 | 108 | 440 |

Sumber : Satlantas Polres Wangi-Wangi

Untuk kecelakaan berdasarkan ruas jalan terlihat bahwa pada ruas jalan terlihat bahwa pada ruas jalan Yos Sudarso memiliki jumlah kecelakaan tertinggi dengan total 440 kecelakaan dalam kurun waktu 5 tahun (2015-2019) akibat dari pengemudi yang mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi sehingga pengemudi sulit untuk mengerem mendadak saat terdapat kendaraan di depan dan pejalan kaki yang tiba-tiba menyebrang. Kecelakaan di ruas jalan Yos Sudarso juga terjadi karena terdapat banyak kendaraan yang parkir di badan jalan sehingga membatasi pandangan pengemudi kendaraan yang sedang beraktifitas.

Dari jumlah kecelakaan selama 5 tahun seperti pada tabel 4 maka dihitung jumlah kecelakaan rata-rata selama 5 tahun 2015-2019 pada ruas jalan Yos Sudarso. Perhitungan jumlah kecelakaan rata-rata per tahun (JKL) di jalan Yos sudarso dibawah ini :

1) Ruas jalan Yos Sudarso

$$\begin{aligned} \text{JKL} &= 440 / 5 \\ &= 88 \text{ kecelakaan / tahun} \end{aligned}$$

Hasil analisis diatas rata-rata kecelakaan/tahun di jalan Yos Sudarso yang paling tinggi karena ruas jalan ini tertinggi jumlah kecelakaannya dalam kurun waktu 5

tahun sebesar 440 kecelakaan kemudian dirata-rata sebesar 88 kecelakaan per tahun.

2) Tingkat perjalanan

Perhitungan LHR setiap tahun pada ruas jalan Yos Sudarso dihitung berdasarkan nilai konversi menjadi satuan mobil penumpang (SMP) sebagai berikut : 1561 SMP/Jam

Sehingga untuk LHR selama lima tahun maka di rata-ratan berubah menjadi LHR rata-rata $1561 / 5 = 312.2$ SMP/hari

Nilai LHR sudah didapat di ruas jalan Yos Sudarso, sudah dapat dihitung jumlah perjalanan perhari pada jalan yang sesuai dengan panjang jalan yang ada dengan jumlah LHR rata-rata yang telah didapat. Jumlah perjalanan pada tiap ruas jalan yang ada pada tabel 4 di bawah ini :

Tabel 4. Jumlah Perhitungan Perjalanan

| Ruas Jalan | LHR (smp/hari) | Panjang Ruas (m) | Perjalanan (LHR*Panjang Ruas) |
|-------------|----------------|------------------|-------------------------------|
| Yos Sudarso | 1274 | 10 | 12740 |

Sumber : Analisis Data

Tabel 4 dapat dilihat jumlah pemakai jalan ini dipengaruhi oleh panjang perkerasan dan lalu lintas harian rata-rata dari ruas jalannya. Semakin besar ruas jalan dan panjang sebaliknya perjalanan juga sedikit maka jumlah perjalanan pendek.

3) Analisis tingkat kecelakaan dengan *method accident rate*

Tingkat kecelakaan di ruas jalan lokasi penelitian pada ruas jalan Yos Sudarso.

Perhitungan tingkat kecelakaan pada ruas jalan Yos Sudarso dapat dihitung sebagai berikut :

Untuk ruas jalan Yos Sudarso

- Tahun 2015, R = $15 \text{ kecelakaan per tahun} / 10 = 1,5 \text{ kecelakaan/km.tahun}$
- Tahun 2016, R = $2 \text{ kecelakaan per tahun} / 10 = 0,2 \text{ kecelakaan/km.tahun}$
- Tahun 2017, R = $23 \text{ kecelakaan per tahun} / 10 = 2,3 \text{ kecelakaan/km.tahun}$
- Tahun 2018, R = $34 \text{ kecelakaan per tahun} / 10 = 3,4 \text{ kecelakaan/km.tahun}$
- Tahun 2019, R =

$$31 \text{ kecelakaan per tahun} / 10 = 3,1 \text{ kecelakaan/km.tahun}$$

$$R \text{ rata-rata} = (1,5+0,2+2,3+3,4+3,1) / 5 = 10,5 \text{ kecelakaan/km.tahun}$$

Berdasarkan hasil hitungan tersebut, diketahui tingkat kecelakan rata-rata pada ruas jalan Yos Sudarso selama 5 tahun dan dapat dilihat pada Tabel 5 di bawah ini :

Tabel 5. Tingkat Kecelakaan Rata-Rata Selama 5 Tahun (2015-2019)

| Ruas Jalan | Tingkat Kecelakaan (kecelakaan.km/tahun) |
|-------------|------------------------------------------|
| Yos Sudarso | 10,5 |

Sumber : Analisis Data

Setelah mendapatkan hasil tersebut maka dapat diketahui daerah yang tergolong *black spot* dan *black side* pada ruas jalan lokasi penelitian, *black side* digolongkan dengan nilai yang lebih kecil 1,0 dan *black spot* nilainya lebih besar dari 1,0 untuk tingkat kecelakan.

Pada penelitian ini semua ruas jalan dikategorikan kedalam daerah *black spot* dikarenakan semua ruas jalan mempunyai nilai lebih dari 1,0 tingkat kecelakan. Hal ni menandakan bahwa tingkat kecelakan yang ada di ruas jalan lokasi penelitian relatif tinggi sehingga pada penelitian ini tingkat kecelakan berdasarkan *black side* tidak perlu dihitung.

Tingkat kecelakan ini dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain jumlah kecelakan tiap tahun, panjang perkerasan serta nilai LHR dari ruas jalan tersebut.

4) Identifikasi *accident rate* berdasarkan *black spot*

Dari hasil perhitungan tingkat kecelakan di atas maka dapat diidentifikasi pada ruas jalan Yos Sudarso tingkat kecelakaanya sesuai persamaan 2 dengan memasukkan nilai lalulintas harian rata-rata LHR yang sudah dapat mencari *black spot* berdasarkan *accident rate* setelah itu dapat dihitung nilai kecelakan rata-rata per tahun yaitu :

Ruas jalan Yos Sudarso :

$$TKL = \frac{1000000 \text{ JKL}}{365 \text{ V}}$$

$$= \frac{(1000000 \times 88)}{(365 \times 312.2)}$$

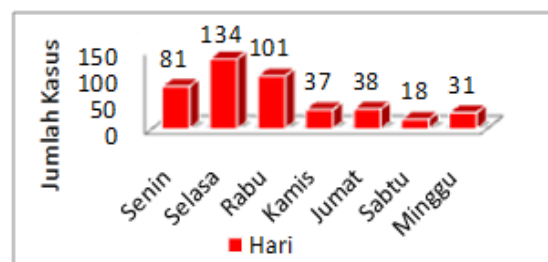
$$= 772.2 \text{ kecelakan}$$

Dari perhitungan di atas maka dapat diketahui tingkat kecelakan berdasarkan *black spot* dipengaruhi oleh jumlah LHR dan

kecelakaan yang terjadi selama kurun waktu 5 tahun terakhir. Semakin besar jumlah kecelakan per tahun yang terjadi maka semakin tinggi tingkat kecelakan dengan jumlah LHR yang tetap.

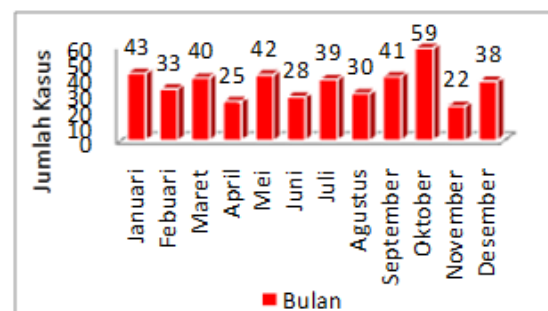
4. Anatomi Laka Lantas Tahun 2015 Sampai Dengan 2019 Satlantas Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi (Jalan Yos Sudarso)

Berdasarkan data dari Satlantas Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi di jalan Yos Sudarso yaitu, waktu kejadian kecelakan lalu lintas yaitu hari, bulan, jam, kendaraan, pendidikan, usia korban, usia pelaku, jenis kelamin, jenis kecelakan, dan faktor pengemudi pada gambar 1 sampai 10 di bawah ini :



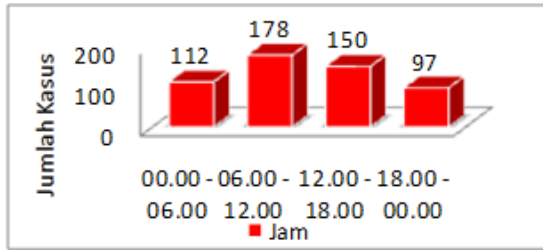
Gambar 1. Angka Jumlah Hari

Persentase gambar 1 hari yang tertinggi yaitu pada hari Selasa dengan jumlah 134 kasus berdasarkan data kecelakan lalu lintas pada tahun 2015 sampai dengan 2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kab. Wakatobi.



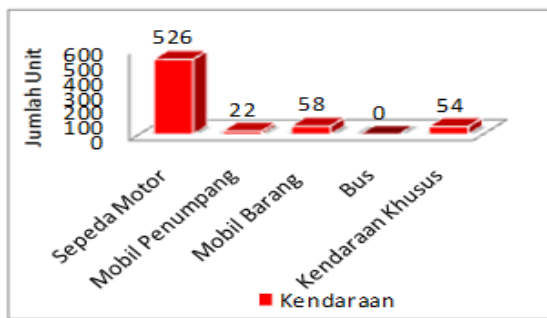
Gambar 2. Angka Jumlah Bulan

Persentase gambar 2 yang tertinggi adalah pada bulan Oktober dengan jumlah 59 kasus berdasarkan data kecelakan lalu lintas pada tahun 2015 sampai dengan 2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.



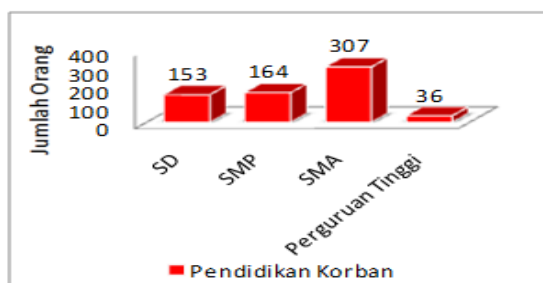
Gambar 3. Angka jumlah Jam

Persentase gambar 3 terbesar pada jam 06.00-12.00 dengan jumlah 178 kasus berdasarkan data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 sampai dengan 2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.



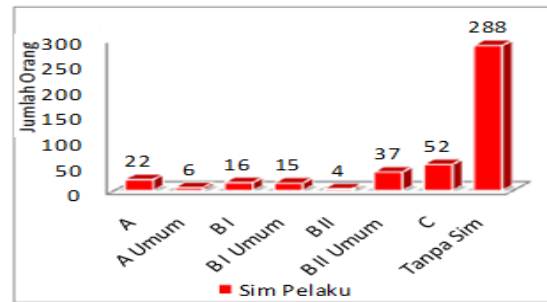
Gambar 4. Angka Jumlah Kendaraan

Persentase gambar 4 terbesar yang terjadi pada kendaraan sepeda motor dengan jumlah 526 unit berdasarkan data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 sampai dengan 2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.



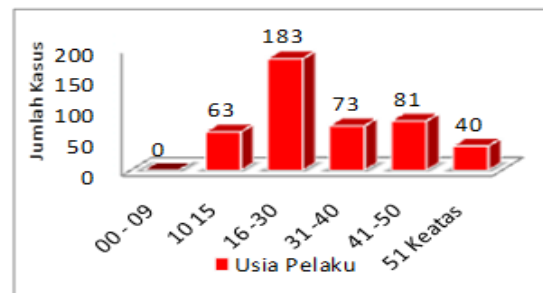
Gambar 5. Angka Jumlah Pendidikan

Persentase gambar 5 yang tertinggi adalah pendidikan korban SMA dengan jumlah 307 orang berdasarkan data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 sampai dengan 2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.



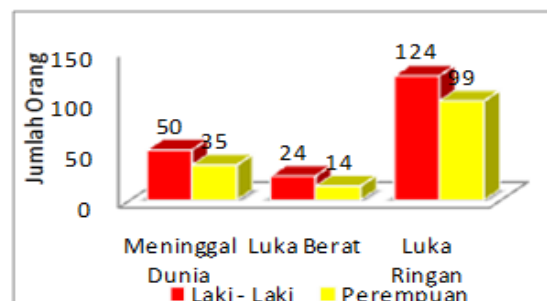
Gambar 6. Angka Jumlah Sim Pelaku

Persentase gambar 6 pelaku yang tidak mempunyai SIM dengan jumlah sebesar 288 orang, berdasarkan data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 sampai dengan 2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.



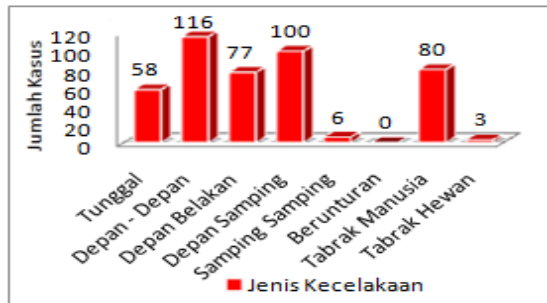
Gambar 7. Angka Jumlah Umur Pelaku

Persentase gambar 7 usia pelaku yang tertinggi adalah usia 16 sampai dengan 30 tahun dengan jumlah 183 kasus berdasarkan data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 sampai dengan 2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.



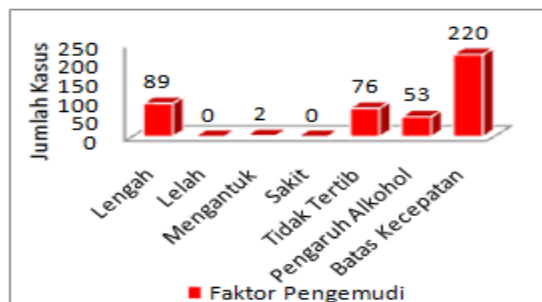
Gambar 8. Angka Jumlah Korban Laki-Laki dan Perempuan

Persentase gambar 8 yang terbesar luka ringan laki-laki 124 orang dan perempuan 99 orang jadi total luka ringan dengan jumlah 223 orang data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015-2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.



Gambar 9. Angka Jumlah Jenis Kecelakaan

Persentase gambar 9 jenis kecelakaan yang tertinggi adalah tabrakan depan-depan dengan jumlah 116 kasus data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015-2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kab. Wakatobi.



Gambar 10. Angka Jumlah Faktor Pengemudi

Persentase gambar 10 faktor pengemudi yang tertinggi adalah para pengendara yang melampaui batas kecepatan kendaraan dengan jumlah 220 kasus data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015-2019 di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil studi kecelakaan lalu lintas di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi yang dapat disimpulkan yaitu sebagai berikut :

1. Tingkat kecelakaan pada lokasi penelitian di jalan Yos Sudarso Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi diperhitungkan pada tahun 2015 sampai dengan 2019 dengan angka yang diperoleh sebesar 88 kecelakaan/ tahun.
2. Berdasarkan data dari Satlantas Kecamatan Wangi-Wangi Kabupaten Wakatobi yang merupakan faktor terjadinya penyebab kecelakaan yaitu kendaraan sepeda motor yang paling banyak mengalami kecelakaan karena faktor pengemudi mengendara melampaui batas kecepatan kendaraan, dengan jenis kecelakaan depan-depan, pada hari Selasa di bulan Oktober dengan berstatus

pendidikan sekolah menengah atas (SMA) usia rata-rata antara 16-30 tahun korban kecelakaan lalu lintas yang terbesar adalah laki-laki.

Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik. (2019). “Kecamatan Wangi-Wangi”. Kata Kunci : wangi-wangi dalam angka. www.wakatobikab.bps.go.id (diakses 17 Mei 2019).
- Brippol Abdul Kadir. (2019). “Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2015-2019”. Satuan Lalu Lintas. Resor Wakatobi.
- Departemen Pekerjaan Umum. (1997). “Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)”. Direktorat Jendral Bina Marga. Jakarta.
- Fakhtur Rizal. (2010). “Analisa Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Jalan Arteri Nasional (Studi kasus Kabupaten Mamuju)”. Skripsi. Makassar.
- Hubdat. (2006). “Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan”. Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Jakarta.
- Heru Aditriansyah. (2018). “Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Batu Ampar Kota Batam Dengan Metode Accident Rate”. Skripsi Fakultas Teknik Sipil. Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta
- Hobbs. (1995). “Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas”. Edisi Kedua. Erlangga. Yogyakarta.
- Metta Kartika (2009). “Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Depok”. Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia. Jakarta.
- Pignataro. 'L.'J.'(1973). “Traffic Engineering Theory and Practice”. Prentice Hall. Inc. Englewood Cliffs. New Jersey.
- Rahmat Hidayat. (2009). “ Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Kota Baubau”. Skripsi Fakultas Teknik Sipil. Universitas Dayanu Ikhsanuddin. Baubau.
- Republik Indonesia. (1993). “Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas”. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2004). “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan”. Sekretariat Negara. Jakarta.